Como Aniquilar a una Crisis Nacional

Hay Caudales de Fuerzas Sociales en Potencia

Todt - Hilgenfeldt - I.I.C.T.

Prólogo

Miguel Cantú
Lic. en Economía

El terremoto económico que conmovió a Estados Unidos en 1939, y que se prolongó por más de cinco años, ocasionó que millones de estadounidenses perdieran su trabajo; que hubiera hambre, que quebraran miles de medianas y pequeñas empresas; que se diera el insólito espectáculo de que mucha gente hurgara en la basura en busca de desperdicios que le permitiera subsistir. Algo que nadie podía haber concebido en un país tan rico y en el que todo apuntaba hacia una creciente prosperidad.

Ese cataclismo repercutió en todo el mundo. Inevitablemente, también en Europa. Y de los países europeos Alemania era el más debil, debido a la pérdida de la Primera Guerra Mundial y a las indemnizaciones gigantescas que se le impusieron.

Más de seis millones de alemanes —de un total de 22 millones en edad de laborar— carecían de trabajo. Otros millones trabajan medio turno. Miles de empresas llegaron a reducir el 10% de los salarios. Además, éstos eran menguados a diario por la creciente carestía. La esperanza de que la situación mejorara ya se había agotado. Después de muchos casos de niños que morían por desnutricón, las familias temían tener un hijo. ¿Con qué lo iban a alimentar y a darle instruc-ción?

Luego ocurrió una especie de milagro, aunque no era propiamente milagro.

A raíz de febrero de 1933 todo empezó a cambiar.

¿Cómo fue posible eso?

Es interesante —desde el punto de vista histórico, económico y político— hurgar en lo que ocurrió a partir de ese febrero, de tal modo extraordinario que CINCO AÑOS después Alemania era ya una potencia mundial.

En Febrero de 1933 se cerró el antiguo régimen liberal, ligado a las finanzas internacionales, y empezó a gobernar un nuevo sistema llamado Nacionalsocialista, tan alejado del venenoso socialismo de Moscú como de los financieros neoyorquinos de Wall Street y de las teorías de Keynes. El sistema de éste era **INFLACIONARIO**, como se demostró en Estados Unidos y en Inglaterra. Cierta aparente "mejoría" se lograba a costa de la disminución del poder adquisitivo de la moneda.

En un pequeño libro, como el presente, no es posible examinar los múltiples aspectos de ese régimen. Solamente se tratan aquí tres de esos aspectos, ligados a las Supercarreteras, a los servicios sociales de ayuda a los necesitados y a las Empresas Modelo.

EN TERMINOS GENERALES, el nuevo régimen no pensó en subir impuestos a los artículos de primera necesidad como medio para mejorar la crisis. Hubiera sido absurdo.

TAMPOCO PENSO en que el crédito disminuyera, pues a la vez disminuiría la posibilidad de reanimar a la producción.

NI MUCHO MENOS PENSO en que su agricultura fuera debilitada con aumentos de la importación de comestibles. Por el contrario, puso en movimiento el entusiasmo, el patriotismo y la fuerza de la juventud para ayudar a los campesinos a aumentar su producción.

DE ESA MANERA el país empezaría a bastarse a sí mismo. De inmediato disminuirían las importaciones. En vez de que se fuera dinero al extranjero, se quedaba en casa. Este fue un paso decisivo para reactivar, en cadena, todo el mecanismo económico.

TAMPOCO SE PENSO en disminuir plazas de trabajo, sino en dar trabajo a los seis millones de ciudadanos que carecían de él.

EN CONSECUENCIA, inmediatamente se empezaron a trazar rutas para abrir anchas y rectas autopistas. Su extensión total sería de 7,000 kilómetros. Cuatrocientos mil hombres (400,000), que estaban desempleados, empezaron a colocarse en esas obras.

AUTOMATICAMENTE, tales obreros tuvieron poder adquisitivo y empezaron a comprar artículos de primera necesidad. Los productores de estos artículos se vieron agradablemente impelidos a aumentar su producción, de tal manera que a su vez también contrataron a cierto número de desempleados.

La cadena económica, hacia mayor empleo, mayor producción y mayor consumo, se fue acelerando.

EL COMERCIO se benefició en 1,500 millones de marcos a través de la construcción de las autopistas. A su vez, el comercio iba demandando más productos. Na-turalmente, los productores se beneficiaban también y demandaban más mano de obra. Todo iba hacia adelante, como en CASCADA.

¿***ERA ALTO EL PEAJE***? Sencillamente, no se cobraba nada por usar las autopistas. A las empresas constructoras de automóviles se les abrió el mercado. Y se les pidió que produjeran un carro barato, adquirible en abonos, para que todos los trabajadores pudieran comprarlo. Así nació el "Volkswagen" (carro del pueblo), cuya creciente demanda ocasionó una igualmente creciente producción. Y de esa manera se abrieron miles de plazas para los desempleados.

PERO, MIENTRAS SE LOGRABA un alto nivel de prosperidad, ¿qué sucedía con los miles y miles de necesitados que todavía no lograban colocarse? ¿se les diría que se aguantaran con hambre seis meses o un año?... ¡De ninguna

manera!... Para ellos se creó la Organización de Ayuda del Pueblo Nacional Socialista (**N.S.V.**)

EL "N.S.V." NO SE INSPIRABA en hacer obras de caridad. Su misión no era procurar que las miserias fueran soportables para el individuo, sino que su propósito más bien consistía en ayudarlo a sobrepasar los apuros, dándole de nuevo condiciones normales de vida. Tal organismo buscaba ayudar a aquellos que, posteriormente, pudieran ayudarse a sí mismos.

EN OTRAS PALABRAS, el principal objetivo no era mitigar la miseria y hacerla soportable, sino extirpar las causas de la miseria. Mientras la miseria básica exista, no hay caridad que pueda satisfacerla. La miseria social es un fenómeno —se dijo— que afecta a la comunidad en su con-junto, y por lo tanto, la comunidad ha de luchar por extirparla.

EN CONSECUENCIA, la nación era considerada como una gran familia, y para que esta **familia nacional** fuera normal y sana, se requería que lo fuera toda familia pe-queña, individual. Los pobres no deben ser vistos como un estrato permanente e inevitable de la estructura social.

TRES MESES DESPUES de tomar posesión, Hitler promulgó un decreto para establecer el "N.S.V." como orga-nización oficial para todas las cuestiones concernientes al bienestar y al apoyo social. Inicialmente el número de miembros no pasaba de unos cuantos cientos, pero en abril de 1937 ya ascendía a 6'886,000 (seis millones ochocientos ochenta y seis mil adeptos).

UN TERCER ASPECTO, de muchos que tuvo la lucha contra la crisis, fue iniciar una competencia para hacer prolife-rar la "Empresa Modelo Nacionalsocialista." Se exigían muchos requisitos para alcanzar la "Bandera Dorada", en primer término, o los diplomas que representaban diversos grados del Modelo.

LA EMPRESA QUE ASPIRARA a ser Modelo debería

eliminar todas las causas o circunstancias que concurrían en el fermento de la "lucha de clases". Para esto, los salarios deberían ser justos y las prestaciones suficientes. Se debería propiciar una colaboración entre el trabajador y el empresario que borrara las altas barreras de antaño. ¿Productividad? ¡Sí!, pero no explotación.

PRECISAMENTE PARA un acercamiento entre patrones y trabajadores se destinaron los grandes cruceros "Robert Ley" y "Gustloff", en los que hacían viajes de vacaciones trabajadores y empresarios.

DE DIVERSOS MODOS se buscaba que esos dos brazos de la producción no se vieran como extraños mutuamente, cuidándose uno del otro, tal como si no pertenecieran ambos a una misma Patria. En vez del grito de "¡proletarios del mundo, uníos!", que implicaba enfrentar a los dos brazos de la producción, la política N.S. fue unir a todos los hijos de la Nación, en beneficio de todos.

*¿**QUIEN ES EL QUE AYUDA**?* Si el Estado pone un impuesto para ayudar a los necesitados en la época de invierno, la ayuda se daría, pero los beneficiados la verían como una cosa obligatoria. Hitler dijo que tal impuesto había sido pensado, "pero pronto cambiamos de opinión porque nos dimos cuenta de que con ello estábamos librando a cada alemán de su obligación. Cada uno pensaría que la ayuda era cosa del Estado. Y lo que nosotros queríamos era que se creara un sentimiento de comunidad viva, nacional. Nuestro principal objetivo en estas campañas de ayuda es educar a los alemanes en sus deberes para integrar una solidaridad recíproca."

Y ES INDISPENSABLE PRECISAR algo muy importante: el Nacionalsocialismo no era un movimiento de Derecha, ni de Izquierda. Era un movimiento de contenido **PROPIO, INDEPENDIENTE Y ORIGINAL**. La izquierda marxista nació con el padrinaje de la Derecha, a la cual ahora se ha agregado

vergonzantemente. La Derecha propició el nacimiento de la Izquierda marxista, a la cual salvó de ser destruida en 1941-1945. Y ambas (Derecha e Izquierda capciosa) han comba-tido siempre al N.S.

EN FIN, VOLVAMOS al principio de este preámbulo: ¿Cómo fue posible que una nación en la ruina se empezara a levantar al cambiar sus concepciones sociales, económicas y políticas? ¿Cómo en cinco años pudo pasar de ser un país de tercer orden para convertirse en una potencia mundial? En este pequeño libro NO SE ABARCA todo lo que se hizo para lograrlo. Sólo se alude aquí a tres aspectos:

1.- A las Autopistas.

2.- A la Ayuda Nacionalsocialista.

3.- A las Empresas Modelo.

El primer aspecto es tratado a continuación por el Dr. Fritz Todt.

Capítulo I

PLANIFICACION, CONSTRUCCION E IMPORTANCIA DE LAS AUTOPISTAS DEL REICH

Dr. Fritz Todt

A fin de dar una idea adecuada de lo que actualmente ha conseguido el gobierno nacionalsocialista en su vasto programa de construcción de carreteras, es necesario hacer un breve examen histórico del período de post-guerra y dar alguna luz sobre las condiciones generales que prevalecían entonces y desde que el nacionalsocialismo empezó a existir. La construcción de las carreteras del Reich debe ser juzgada dentro del armazón de otras importantes empresas y la idea completa se debe a la iniciativa personal del Sr. Hitler.

El declive general existente como consecuencia de la guerra perdida no se hallaba reducido a las esferas políticas, sino que ejercía realmente un catastrófico efecto sobre todos los aspectos de la vida alemana. Ciertas faltas y debilidades asociadas al pueblo alemán como resultado de su historia, se hallaban acentuadas en gran medida cuando sobrevino el colapso. El principal factor que contribuía a ello era la falta de unidad entre las diferentes provincias y partidos. Después del fin de la Guerra de los Treinta Años que produjo un terri-ble desastre en Alemania, el desarrollo de la nación alemana se hallaba al menos doscientos años por debajo de otros países. Mientras en Inglaterra y Francia pudo desarrollarse un fuerte poder central que aportó a estas naciones todas las ventajas de una firme resolución y pensamiento, Alemania nunca pudo tener éxito enteramente en elevarse, por falta de una política

nacional clarividente y de mente abierta, a pesar de toda su competencia, industria y honradez. Sin embargo, el pueblo alemán siempre había sentido un profundo anhelo de unidad y fortaleza y aún en los tiempos difíciles siempre existió ese deseo.

Finalmente necesitó un Bismarck para forjar los lazos rotos y unirlos y tuvo éxito en ajustar los intereses dinásticos especiales de los estados individuales.

Pero la influencia de las pequeñas comunidades de la clase media no podía ser eliminada en un Estado que hasta 1918 comprendía un número de insignificantes estados en los que la resquebrajadura denominacional no había cesado nunca de ejercer su desastrosa influencia desde la Guerra de los Treinta Años. Es verdad que antes de la última Guerra, Alemania se hallaba estrechamente conectada con acontecimientos de importancia económica internacional, gracias a la industriosidad de su población, su progreso técnico y sus ambiciones científicas, pero el poder interior y la claridad de visión desplegadas por sus líderes políticos no estaba en conformidad con el esplendor externo del II Reich. Además, la aguda distinción que existía entre urgentes problemas sociales, liberalismo económico y poder de la concepción tradicional era demasiado grande para no amenazar tarde o temprano la estructura externa del Reich.

La traición marxista de 1918 produjo el colapso del edificio del Estado. El ejército, que era la más viva expresión del poder y unidad nacional alemán, fue desmembrado. Elementos de origen externo campeaban en la esfera política. La imitación de una forma democrática de Gobierno, que no armonizaba en absoluto con los sentimientos y concepciones del pueblo alemán en cuanto a lo que es una verdadera demo-cracia, puso toque final a la confusión intelectual, que culminó con la separación del pueblo en 40 partidos. El particularismo floreció

fuertemente una vez más y se fortaleció tanto que socavó los últimos pilares que sostenían al Reich.

El sistema de transporte alemán también presenta una verdadera imagen de la historia política de la nación. Su desarrollo y condición prueba que la vida entera de un pueblo depende de si es capaz de actuar de alguna manera inteligente y razonable en asuntos importantes cuando su destino está en peligro.

La formación de una Unión Alemana de Aduanas en 1833-4 no fue solo un paso preliminar hacia la unidad política del Reich de Bismarck, sino que también preparó la vía para el maravilloso desarrollo del sistema de ferrocarriles en Alemania. La actual extensión del ferrocarril alemán vino junto con el establecimiento del Imperio Alemán en Versalles en 1871 que produjo un poderoso reavivamiento económico.

El sistema postal alemán también debe su desarrollo al Gobierno de Bismarck y lo mismo se puede aplicar a la flota mercante alemana. La vieja Hansa Alemana que había sido magnífica y poderosa en su historia había sucumbido finalmente ante sus competidores, puesto que los miembros no pueden vivir sin unidad en un cuerpo desmembrado como era el caso de Alemania.

¿Es por lo tanto asombroso que el sistema de transporte alemán se hallase fuertemente dañado después de la guerra?

La presión bajo el Tratado de Versalles y la desintegración y paralización de todas las fuerzas, había de ejercer nece-sariamente una influencia en el transporte. La flota mercante tuvo que ser entregada y se forzó al ferrocarril a asumir pesadas cargas de guerra. En el período que siguió a la Guerra Mundial empezó el siglo de los coches de motor, pero en Ale-mania, donde se originó este maravilloso invento, difícilmente se notó que había comenzado una nueva era en

el transporte mecánico. Mientras otros países fueron capaces de benefi-ciarse más y más del progreso económico y técnico de la motorización, Alemania, que siempre había estado por delante en disposiciones de tráfico, permaneció muy atrás.

La Administración del Estado fue también incapaz, debido al número de pequeños estados, de acometer un extenso programa para mejorar las condiciones de tráfico.

Mientras los otros países empezaron a adaptar el viejo sistema de autopistas a las necesidades de los vehículos más modernos, el coche de motor en Alemania permaneció como antes. Alemania estaba diez años por detrás de Estados Unidos en la adopción de la técnica moderna de construcción de carreteras. Pero no había ningún signo de una carretera realmente moderna. La gente motorizada podía circular quizás durante 20 kilómetros en una carretera bien construida en algún distrito, pero cuando querían llegar a algún lugar a cierta distancia, pronto se encontraban con rutas que parecían un campo de batalla o que en el mejor de los casos eran ade-cuados para un coche de correos de la vieja época. Los go-biernos de mente burocrática de los estados individuales no ofrecían nuevas ideas y demostraron ser bastante incapaces en solucionar los asuntos para ponerse en línea con los requerimientos de la época y el progreso técnico adquirido. Había 700 oficinas de Construcción de Carreteras que tra-bajaban codo a codo, aunque en muchos casos debería decirse que trabajaban una contra otra. ¿Cómo podría así emerger entre tanto caos un sistema de carreteras modernas?

En aquel tiempo se notaba en Alemania cómo año tras año estábamos más atrasados en comparación con los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Italia y otros países. El desastre y la lucha diaria por la existencia era tan grande y el estado permanente de inquietud tan opresivo que uno estaba casi acostumbrado a un contiuo estado de deriva mental. Mientras en Estados Unidos, Gran Bretaña o Francia, las factorías de coches trabajaban al máximo y habían ganado así un avance